

## Focke Achgelis FA 223 Drache 'Captured'

**EN**

Focke Achgelis Fa 266 Hornisse resembled an enlarged version of the FA 61 and was designed for Deutsche Lufthansa as a six-seat civil transport, which gained the distinction of being the world's first genuine transport helicopter. The prototype was completed late in 1939, but because war had started, it was decided to develop it for military use. The Fa 266 made its first free flight in August 1940, by which time it was redesigned Fa 223 Drache. The operational roles planned for the Fa 223 were those of anti-submarine patrol, reconnaissance, rescue, cargo transport and pilot training. The machine was to be tested in these roles using 30 pre-production Fa 223s, which RLM ordered from the Focke Achgelis Bremen factory.

Of the 30 pre-production Fa 223s ordered from Bremen, only ten were completed before factory was bombed, destroying other machines in various stages of construction. The firm then moved to Laupheim, near Stuttgart, where seven more Fa 223s were built. Early 1942, the Fa 223 was considered ready for operational testing, and trials began, although by July 1942, because of constant losses and setbacks caused by bombing, only two machines had actually flown. Successful trials with the Fa 223 primarily in the assistance of troops, resulted in ordering of 100, but only eight were test flown, and six of these were destroyed by bombs in July 1944 at Laupheim. Once again a new production factory was established, in Berlin, with a production capacity of 400 aircraft a month, but only one was completed by the end of war. Despite all these efforts, only ten or eleven Fa 223s were actually flown. Although the Fa 223 was particularly effective in the rescue role, details of its use or trial in this or other roles are few, but it is known that the few machines available were used on a small scale in general transport and communication work, Luft-Transportstaffel 40 having three Fa 223 on hand at Ainring in April 1945. The remaining two (Nos. 14 and 51) were taken over by American Forces at Ainring in May 1945 for evaluation. One FA 223 (No.14) which had first flown in July 1943, was flown by German crew to England and made history by being the first helicopter to cross the English Channel. It arrived at Brockenhurst, Hampshire, in September 1945 and began flight trials, but was destroyed the following month, having had a flying life of 170 hours.

After the war development of the Fa 223 was continued in France and Czechoslovakia. In France the new development, in which Prof Focke assisted, was designated SE 3000 and made its first flight on 23 October, 1948. In Czechoslovakia, a start was made on helicopters in autumn 1945 by reconstructing two Fa 223s from salvaged parts. These machines got the designation VR-1.

Technical specification:

Rotor Diameter: 12.00m (39 ft. 4.5 in.),  
Rotor Span (Turning): 24.50 (80 ft. 4.75 in.)  
Fuselage Length: 12.25m (40 ft. 0.25 in.)  
Maximum Speed: 175km/h (109 mph)  
Cruising Speed: 121km/h (75 mph)  
Range: 435 miles (700km) with auxiliary tanks.  
Armament: One MG 15 manually aimed from the nose.

**CZ**

Focke Achgelis Fa 266 Hornisse, který svým vzhledem připomínal zvětšenou verzi vrtulníku Fa 61, byl navržen jako dopravní vrtulník pro německou dopravní společnost Deutsche Lufthansa. Tento šestimístný vrtulník se stal první skutečnou dopravní helikoptérou na světě. Prototyp vrtulníku byl dokončen koncem roku 1939, ale protože začala válka, bylo rozhodnuto o vývoji vojenské verze této helikoptéry. Letoun Fa 266 uskutečnil první volný let v srpnu 1940, v té době bylo také označení změněno na Fa 223 Drache. Operační role plánované pro tento letoun byly následující: hlídkový proti-ponorkový vrtulník, výzvědný, záchranný, nákladní, a vrtulník pro výcvik pilotů. Vrtulník měl být v těchto rolích také testován za použití třiceti předseriových strojů, které si Říšské Ministerstvo Letectví (RLM) objednalo v továrně Focke Achgelis v Brémách. Bylo dokončeno pouze 10 kusů předtím, než byla továrna bombardována, ostatní rozpracované kusy byly zničeny. Firma se pak přestěhovala do Laupheimu v blízkosti Stuttgartu, kde bylo postaveno dalších 7 kusů Fa 223. Počátkem roku 1942 byl vrtulník Fa 223 připraven k provozním zkouškám, zkoušek se však zúčastnily pouze dva stroje, a to z důvodů trvalých výrobních ztrát a zpoždění ve výrobě způsobené bombardovacími nálety.

Probíhající zkoušky zaměřené na podporu pozemních jednotek probíhaly úspěšně, takže bylo objednáno dalších 100 kusů vrtulníků Fa 223, pouze osm z nich bylo však vyrobeno a testováno, šest z nich bylo následně zničeno při bombardování továrny v Laupheimu v červenci 1944. Po bombardování byl vybudována nová továrna v Berlíně, která měla plánovanou výrobní kapacitu 400 letounů měsíčně, do konce války byl však vyroben pouze jeden kus Fa 223. Navzdory veškerému výrobnímu úsilí je faktem, že do konce války létalo pouze 10-11 vrtulníků Fa 223.

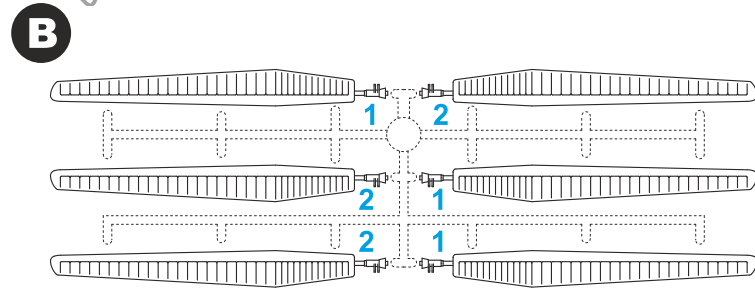
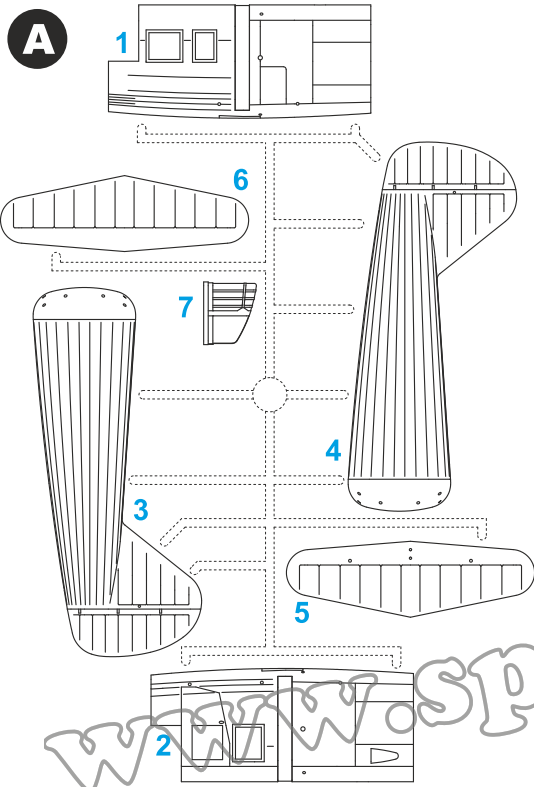
Ačkoliv se vrtulník Fa 223 jevil jako efektivní pro roli záchranného letounu, detailní informace o jeho použití v této nebo jiné roli jsou velmi omezené. Je však známo, že Fa 223 byl v malém rozsahu použit k transportním a spojovacím úkolům, když na příklad Luft-Transportstaffel 40 měla k dispozici 3 kusy Fa 223 na základně v Ainringu v dubnu 1945. Zbývající dva kusy Fa 223 (výrobní číslo 14 a 51) byly zabaveny Americkou armádou v Ainringu v květnu 1945 za účelem dalšího testování. Jeden z těchto strojů (výr. číslo 14), který létal již od července 1943, byl přelétnut přes Francii do Anglie, a byl při tomto letu pilotován německou posádkou. Tento vrtulník uskutečnil historicky první přelet Anglického kanálu vrtulníkem. Vrtulník Fa 223 dorazil do Brockenhurstu, Hampshire v září 1945, kde s ním byly prováděny další zkušební lety. Vrtulník však brzy havaroval, když díky špatné údržbě se mu uvolnil motor a došlo ke zlomení hnací hřídele. Stroj byl při havárii totálně zničen.

Po skončení 2. světové války vývoj vrtulníku dále pokračoval ve Francii a v Československu. Ve Francii nový vývoj pokračoval za účasti profesora Fockeho a vrtulník byl označen jako SE 3000. První vrtulník SE 3000 poprvé vzlétl 23. října 1948. V Československu se započalo se zkouškami vrtulníku na podzim 1945, kdy byly rekonstruovány dva stroje za použití nalezených náhradních dílů. Československé vrtulníky dostaly pak označení jako VR-1.

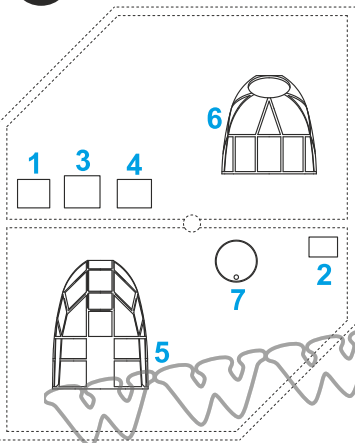
Technické údaje:

Průměr rotoru: 12,00 m  
Rozpětí vrtulníku s rotory (točícími se): 24,50 m  
Délka trupu: 12,25 m  
Maximální rychlost: 175 km/hod  
Cestovní rychlost: 121 km/hod  
Dolet: 700 km s přidavnou nádrží  
Výzbroj: jeden kulomet MG 15 v předí kabiny, ručně ovládaný

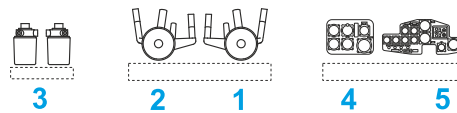
# PARTS LIST



## F CLEAR PARTS

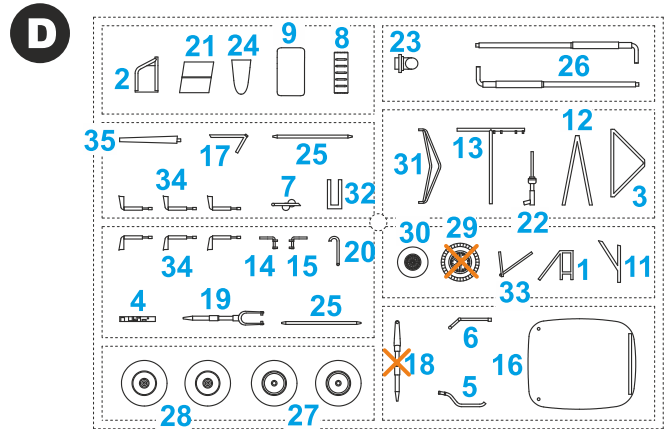
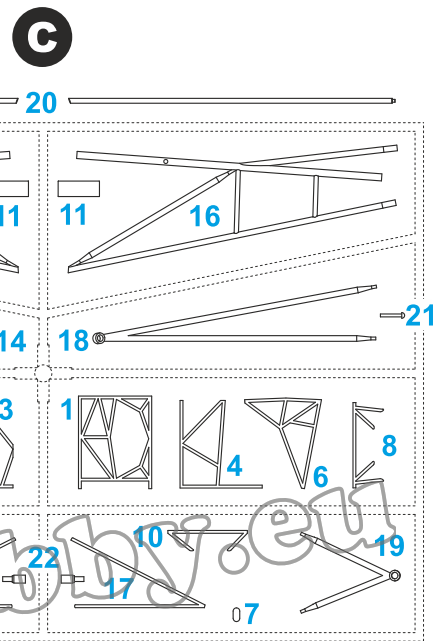
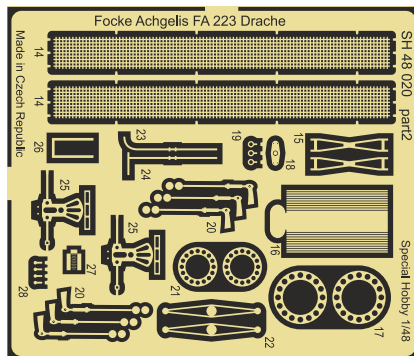
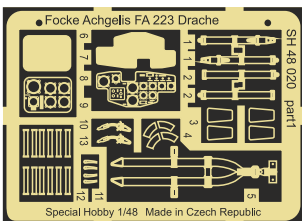


## POLYURETHAN PARTS (PUR)



## PHOTO-ETCHED PARTS (PP)

## PHOTO-ETCHED PARTS (PP)



## Barvy GUNZE/ GUNZE Colour No.

<b>A</b>	Black Gray / černo-šedá / RLM66	H416/C116
<b>B</b>	Gray / šedá / RLM02	H70/C60
<b>C</b>	Sail / barva plátna	H85/C45
<b>D</b>	Aluminium / hliník	H/C8
<b>E</b>	Steel / ocelová	H18/C28
<b>F</b>	Burnt Metal / opálený kov	H76/C61
<b>G</b>	Flat Black / černá matná	H12/C33
<b>H</b>	Black / černá	H/C2
<b>I</b>	White / bílá	H/C1
<b>J</b>	Tire Black / barva pneu	H77/C137
<b>K</b>	Dark Green / tmavě zelená / RLM71	H64/C17

## SYMBOLS



OPTIONAL  
MOŽNOST VOLBY  
NACH BELIEBEN  
OPTION



INSTANT CYANOACRYLATE GLUE  
POUŽIT KYANOAKRYLÁTOVÉ LEPIDLO  
ZYANOAKRYLATKLEBER  
ADHESIF CYANOACRYLAT



BEND  
OHNOUT  
BIEGEN  
COURBER



SCRATCH BUILD  
ZHOTOVIT NOVÉ  
FERTIGSTELLEN  
ACHEVER



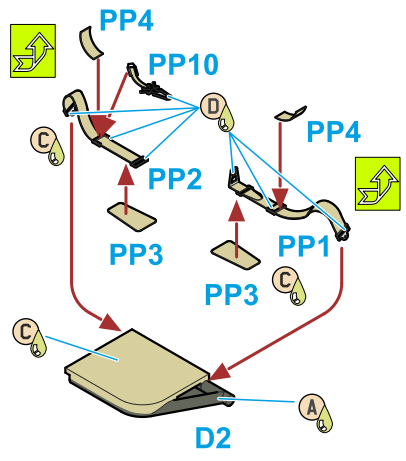
CUT OFF/DRILL  
ŘEZAT/VRTAT  
ENTFERNEN  
DETACHER



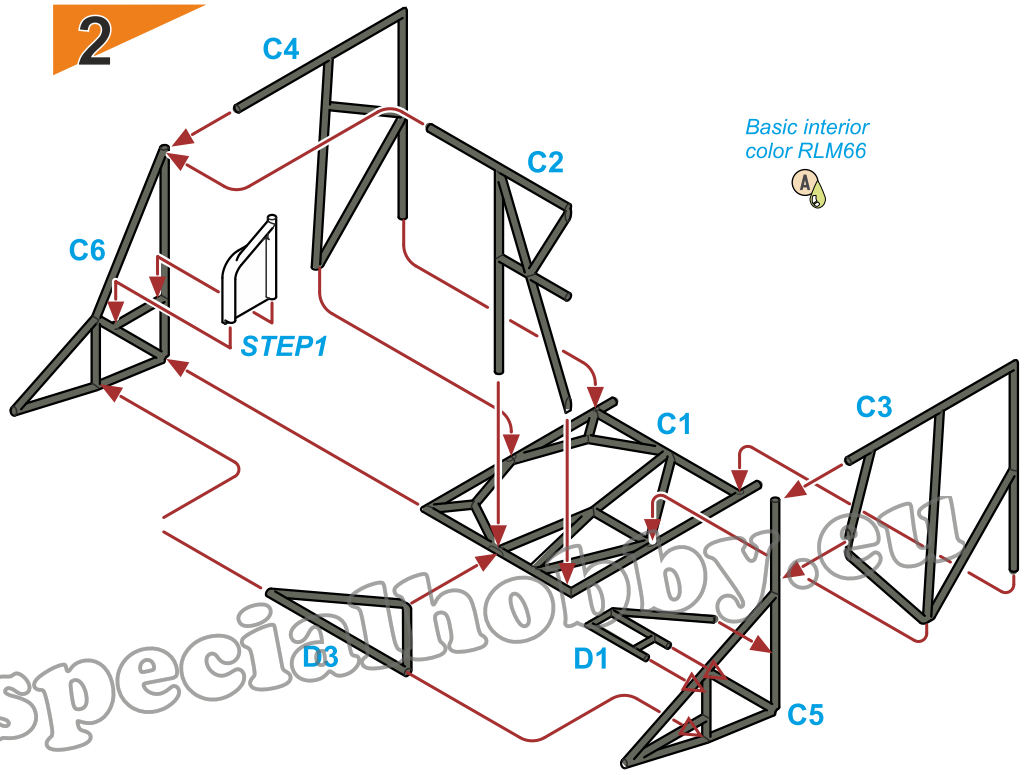
GSI  
colours code  
COLOUR  
NATRÍT  
FARBEN  
PEINDRE

not to be used

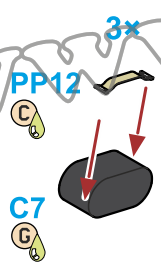
**1**



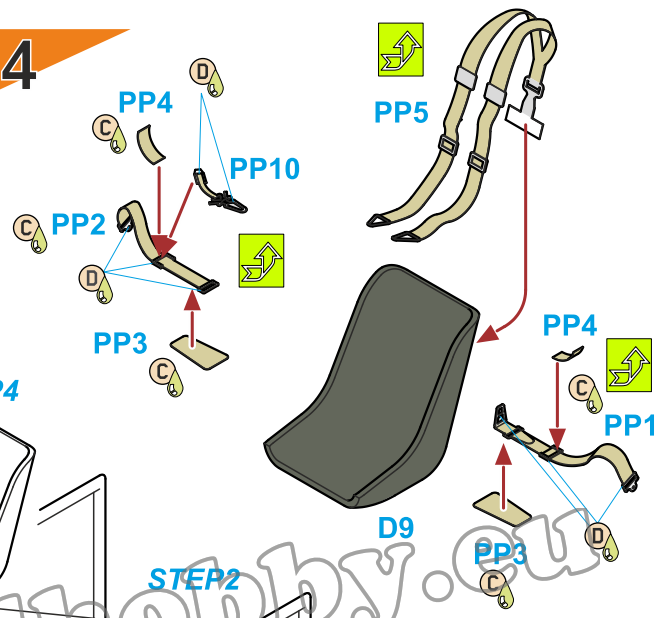
**2**



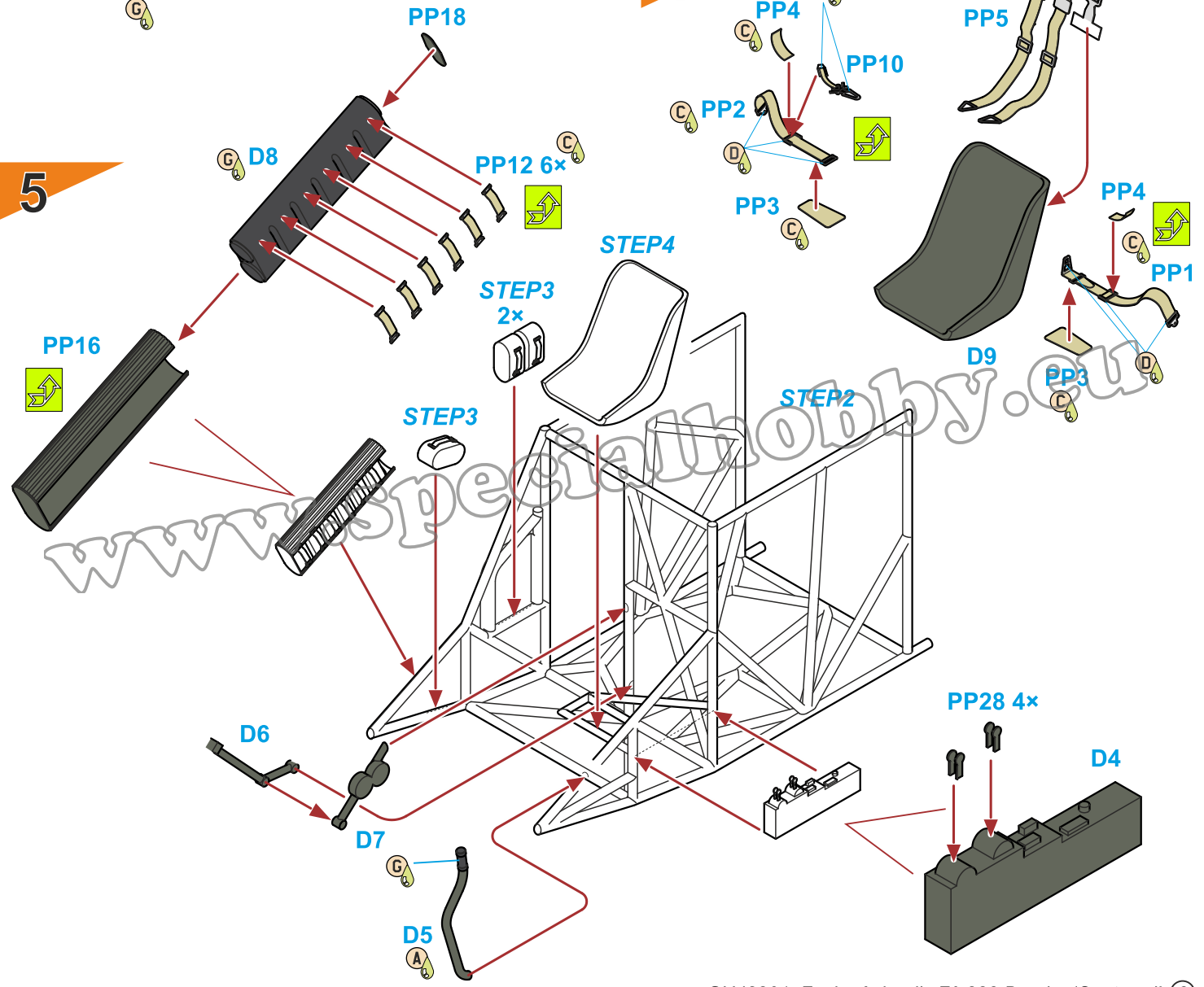
**3**



**4**

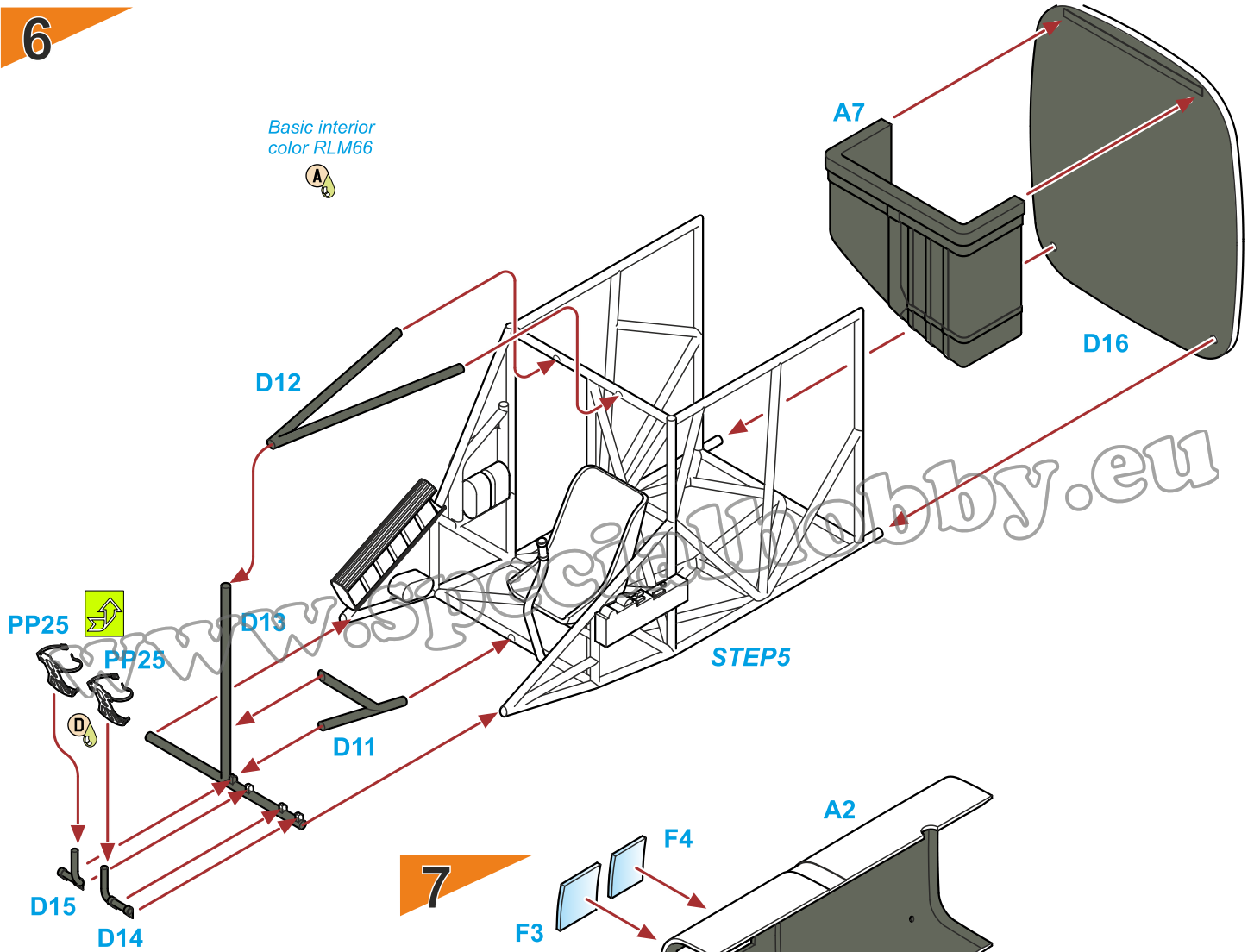


**5**

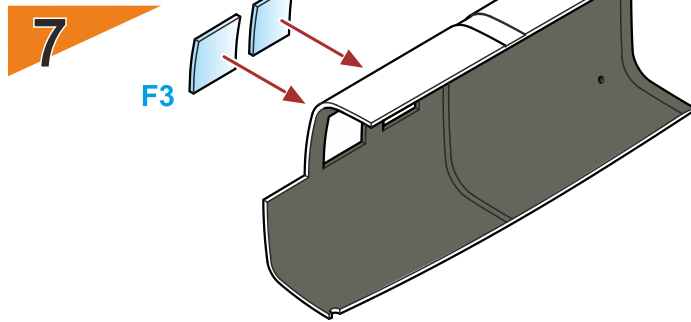


6

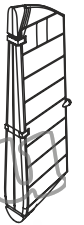
Basic interior color RLM66



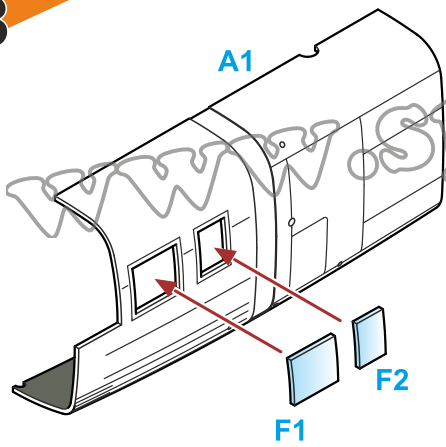
7



?  
camo  
A/B  
PUR7  
cut away  
for part PUR7



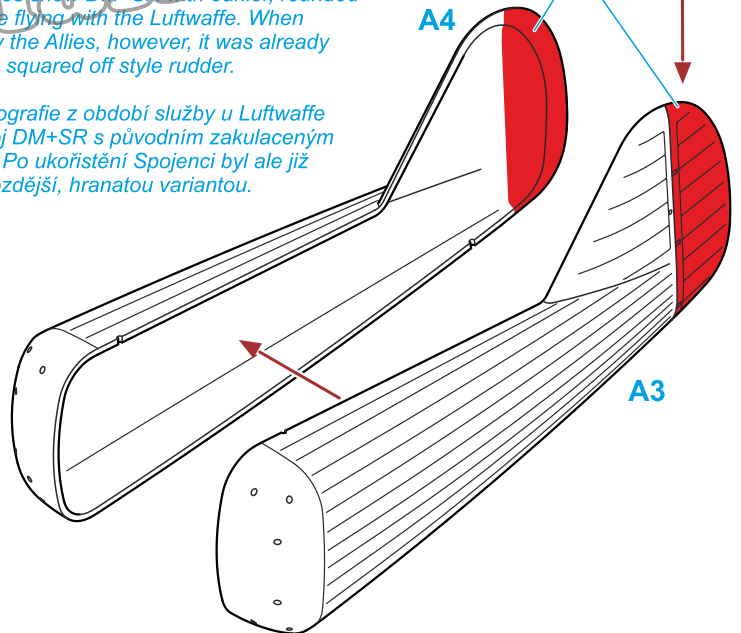
8

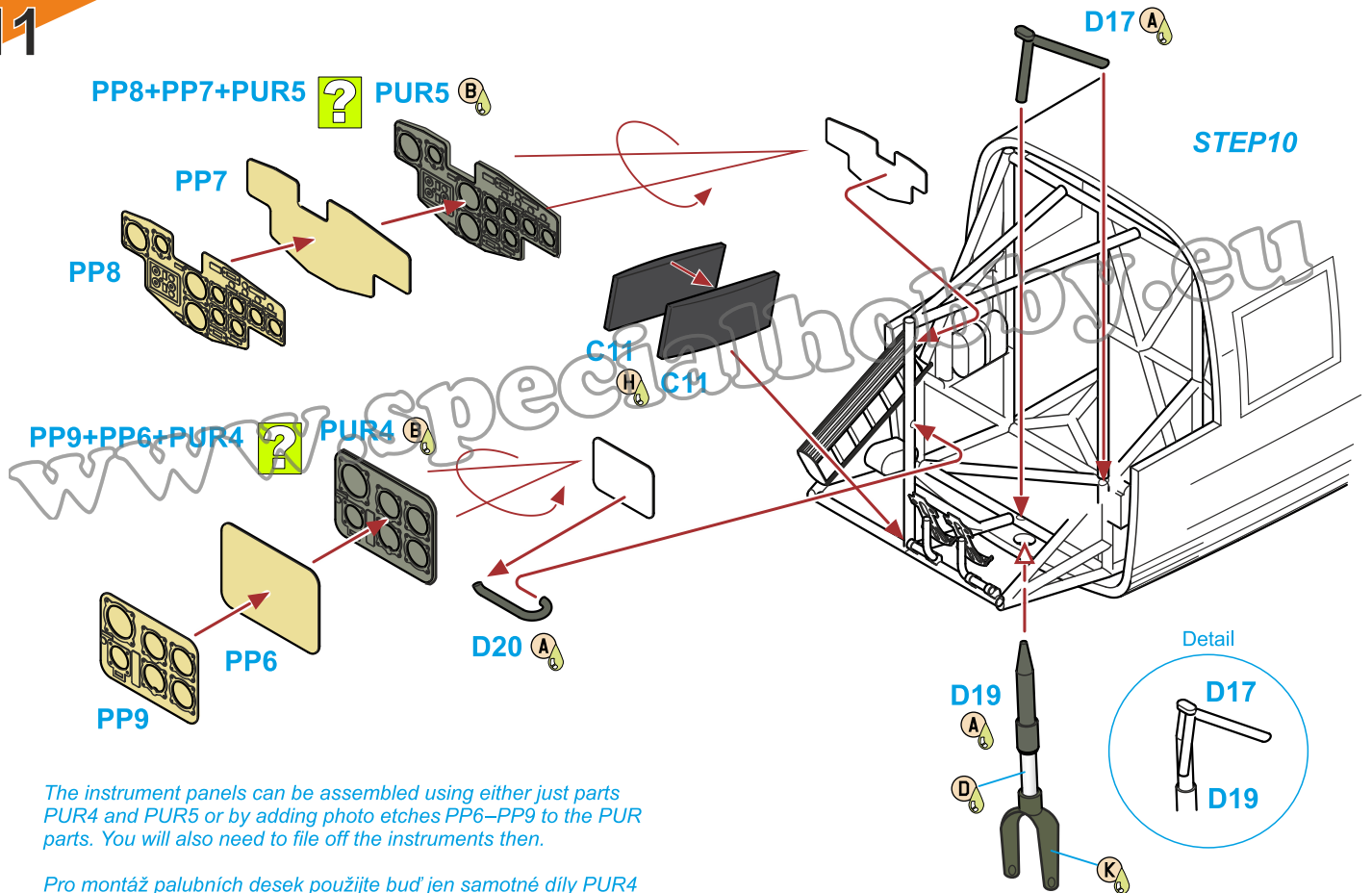
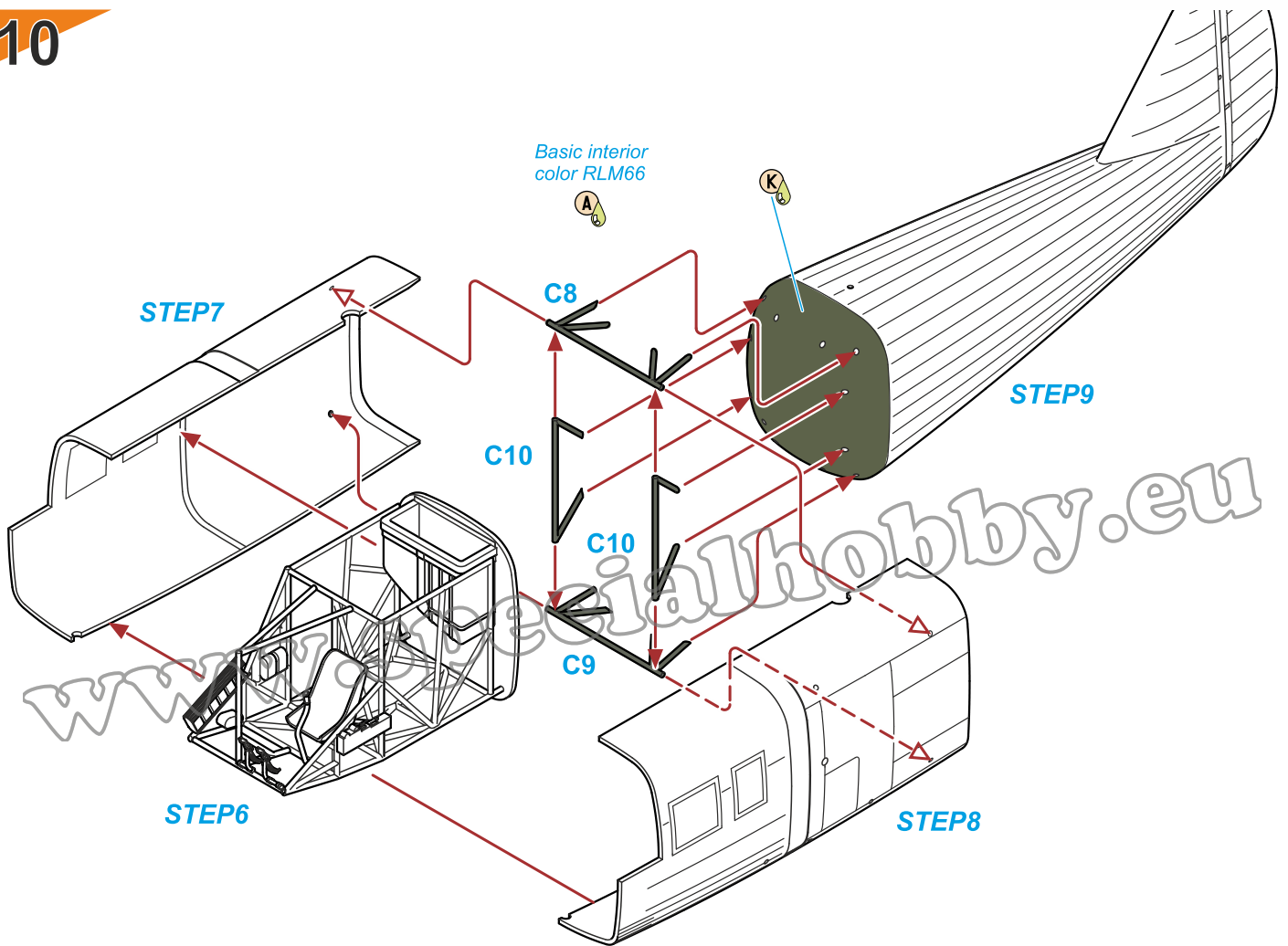


9

Period photos show DM+SR with earlier, rounded rudder while flying with the Luftwaffe. When captured by the Allies, however, it was already fitted with a squared off style rudder.

Dobové fotografie z období služby u Luftwaffe ukazují stroj DM+SR s původním zakulaceným kormidlem. Po ukořisťení Spojenci byl ale již vybaven pozdější, hranatou variantou.

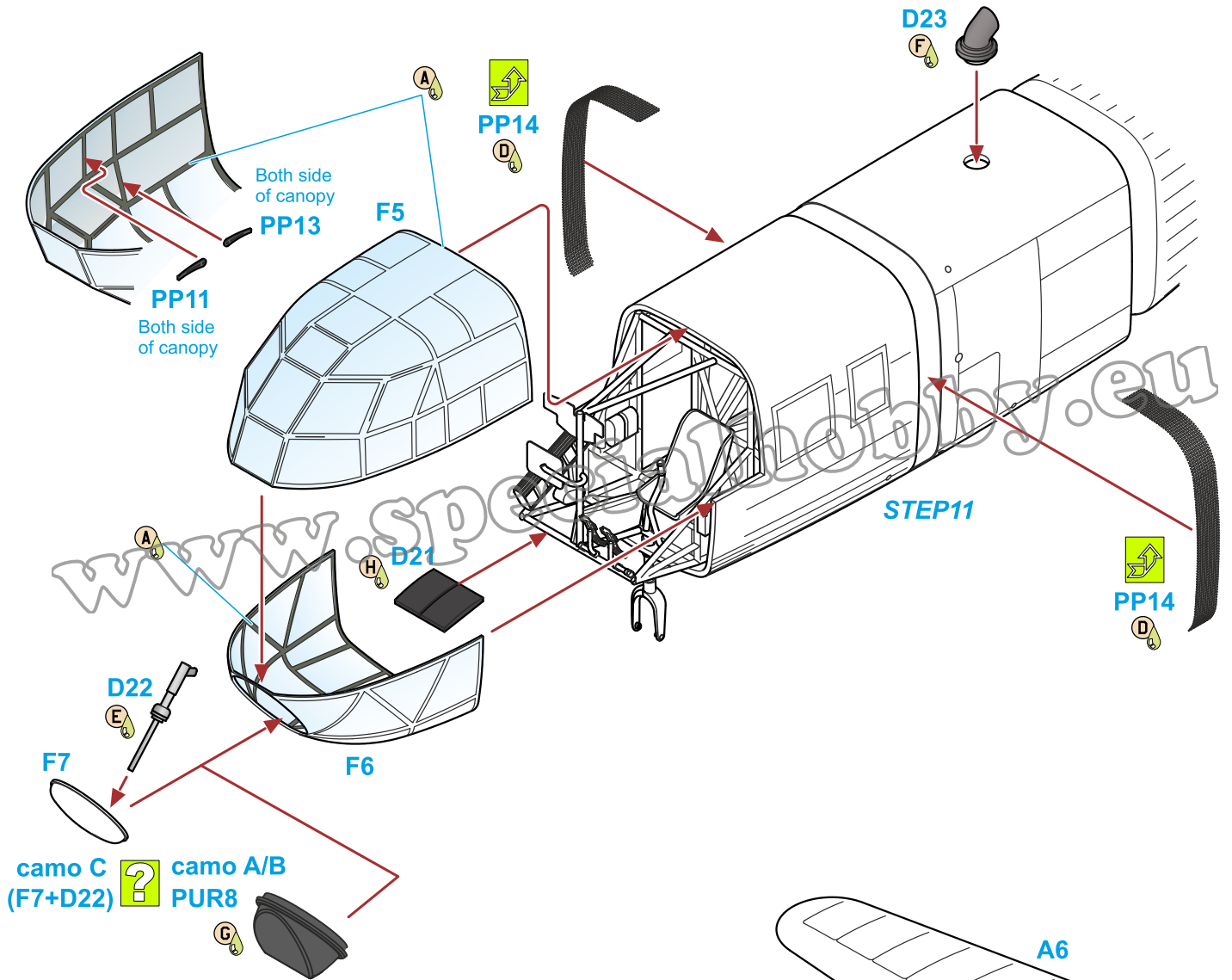




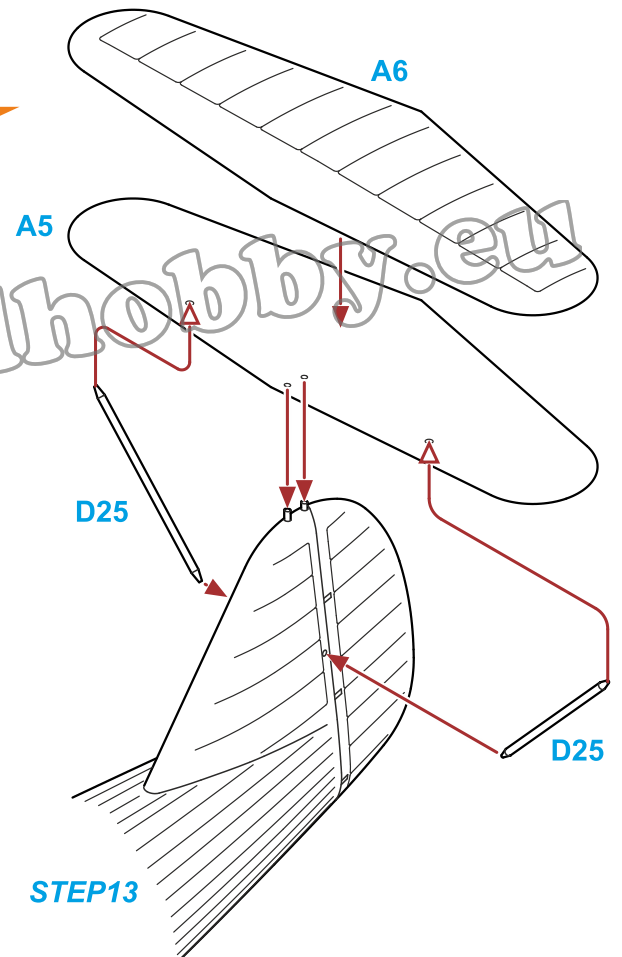
The instrument panels can be assembled using either just parts PUR4 and PUR5 or by adding photo etches PP6–PP9 to the PUR parts. You will also need to file off the instruments then.

Pro montáž palubních desek použijte buď jen samotné díly PUR4 a PUR5 nebo v kombinaci s leptanými díly PP6–PP9. V tom případě z dílů PUR4 a PUR5 zbruste reliéf přístrojů.

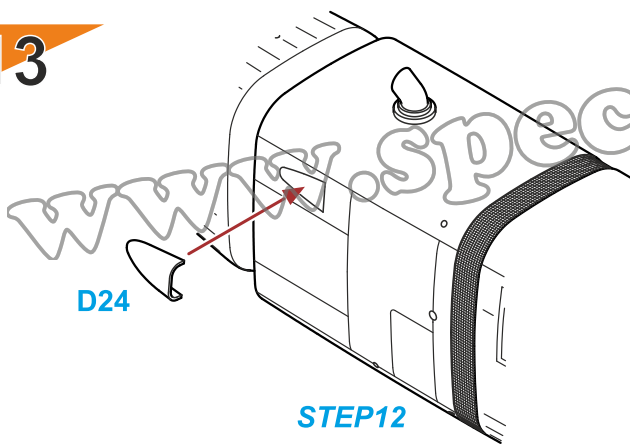
# 12



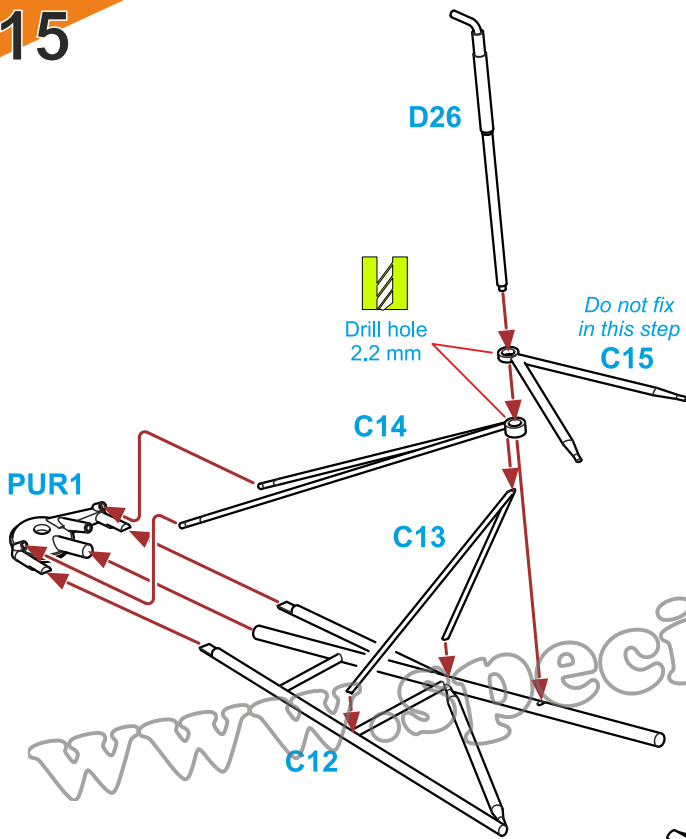
# 14



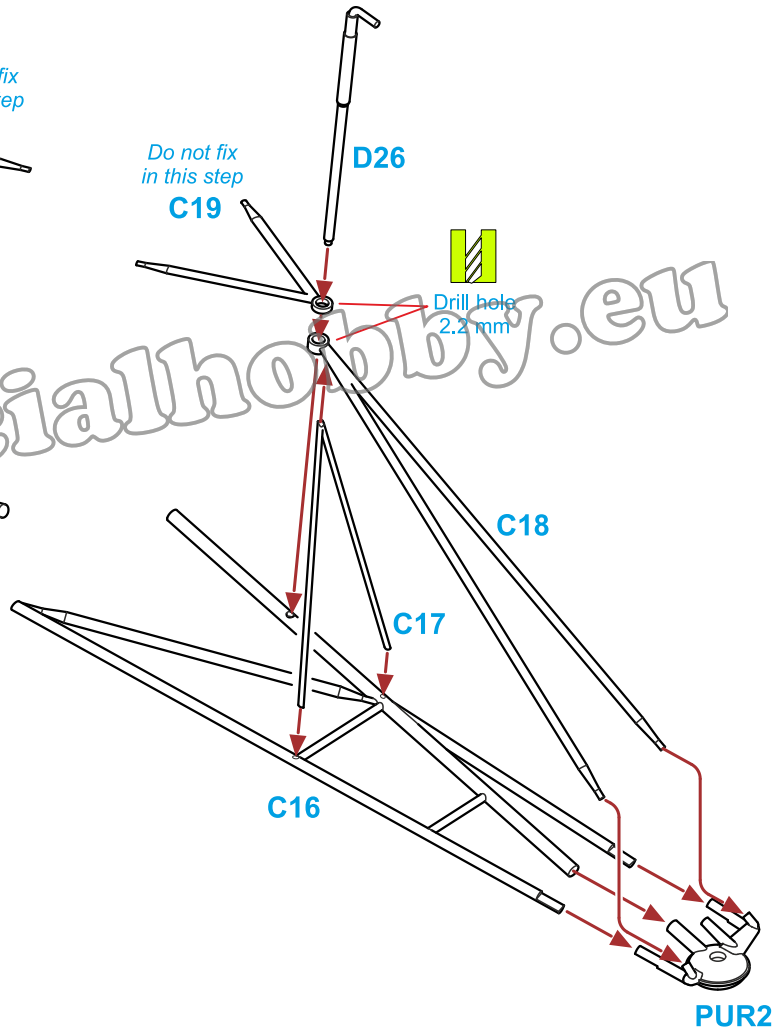
# 13



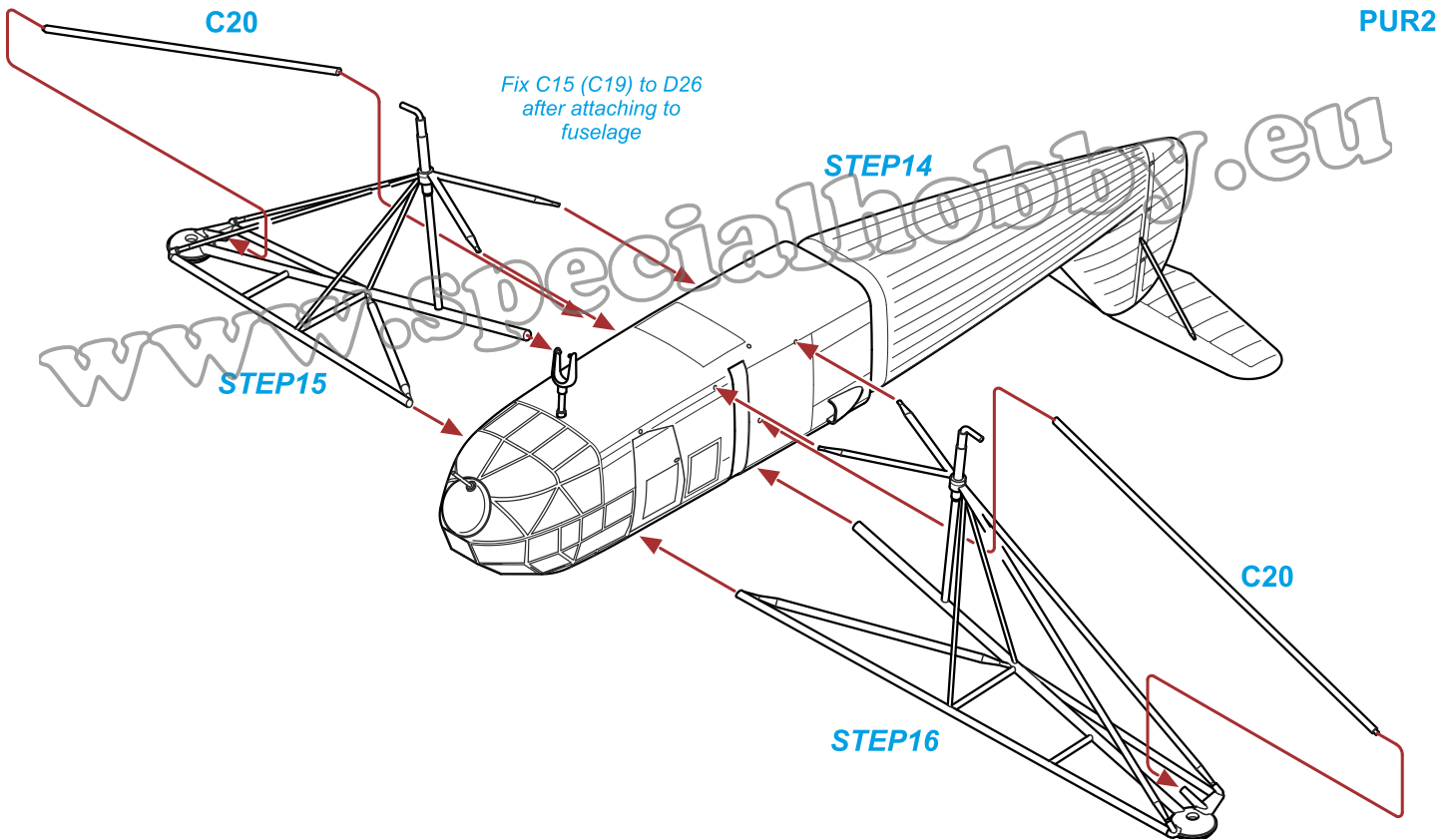
15



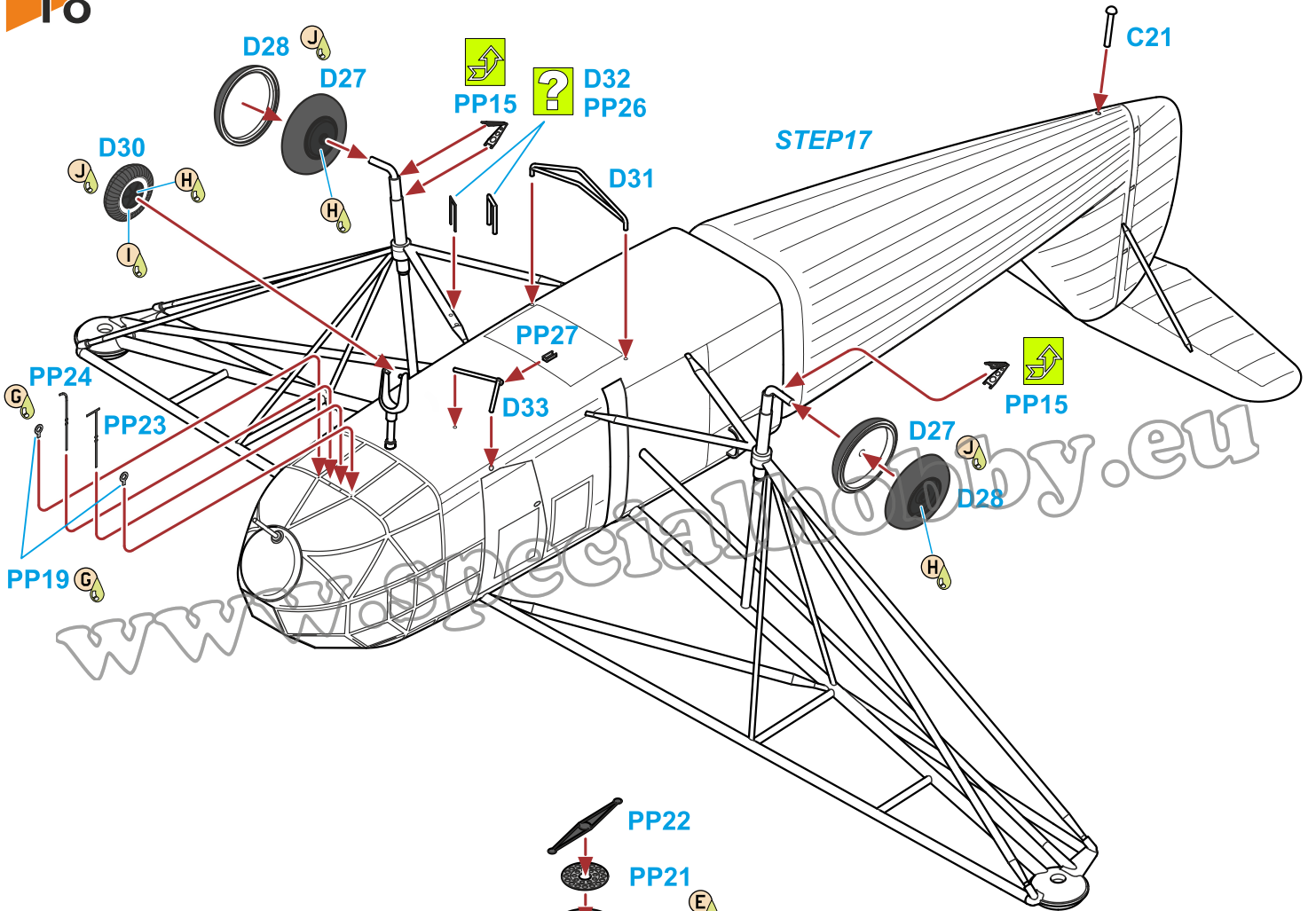
16



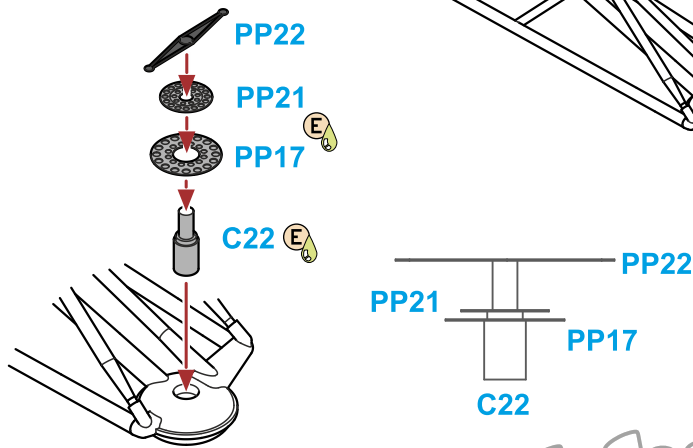
17



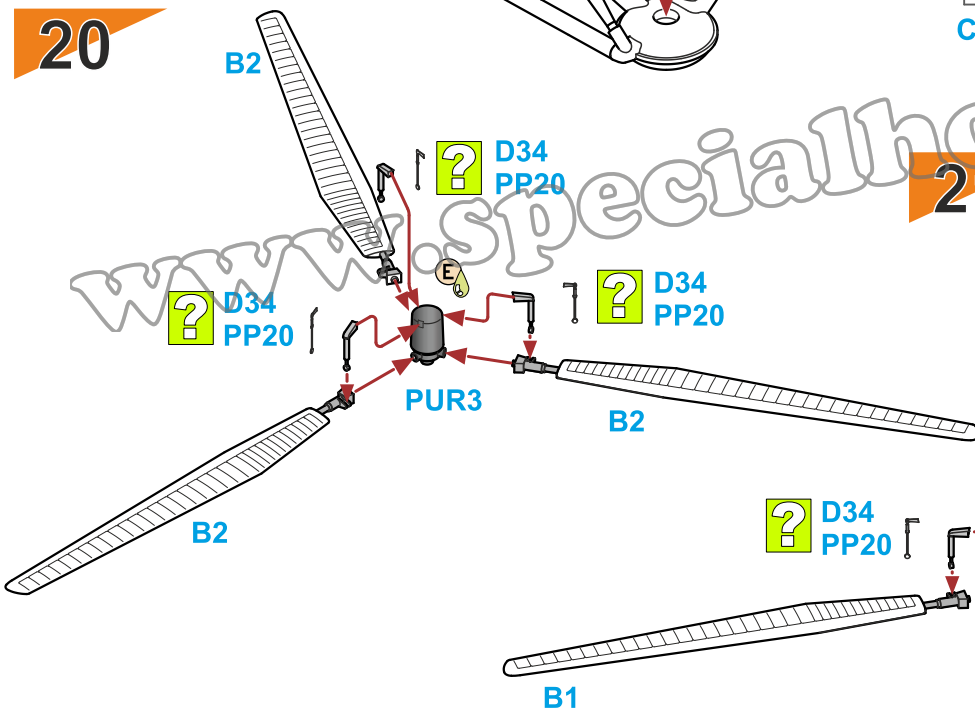
18



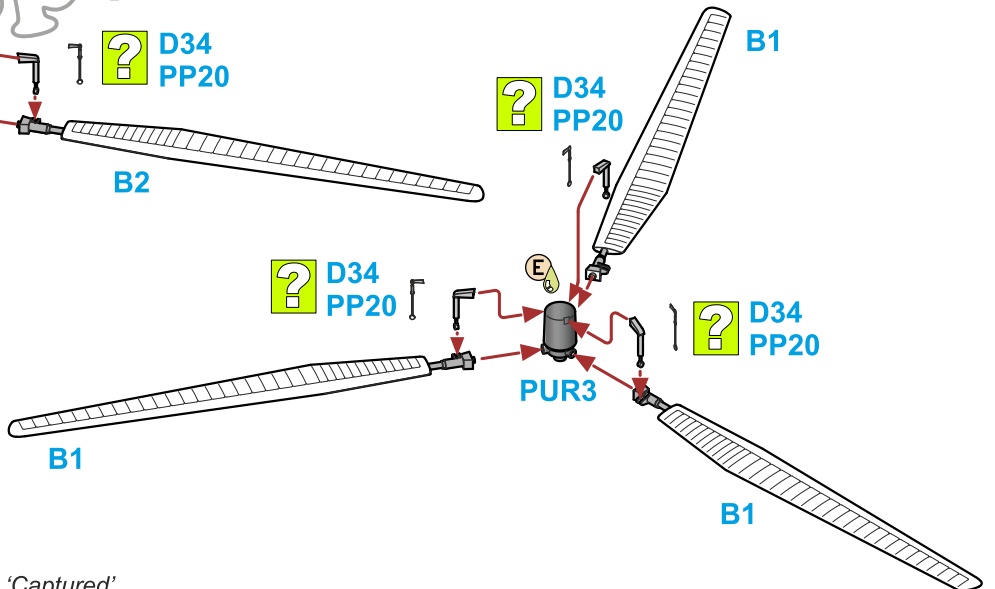
19



20

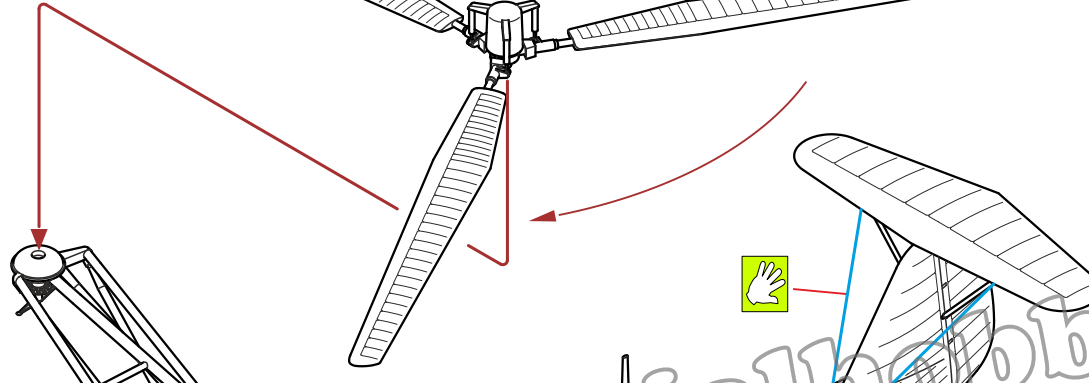


21



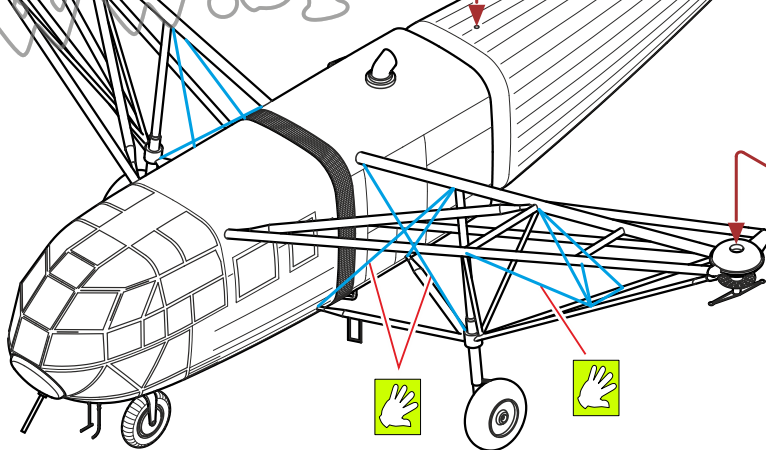


STEP20

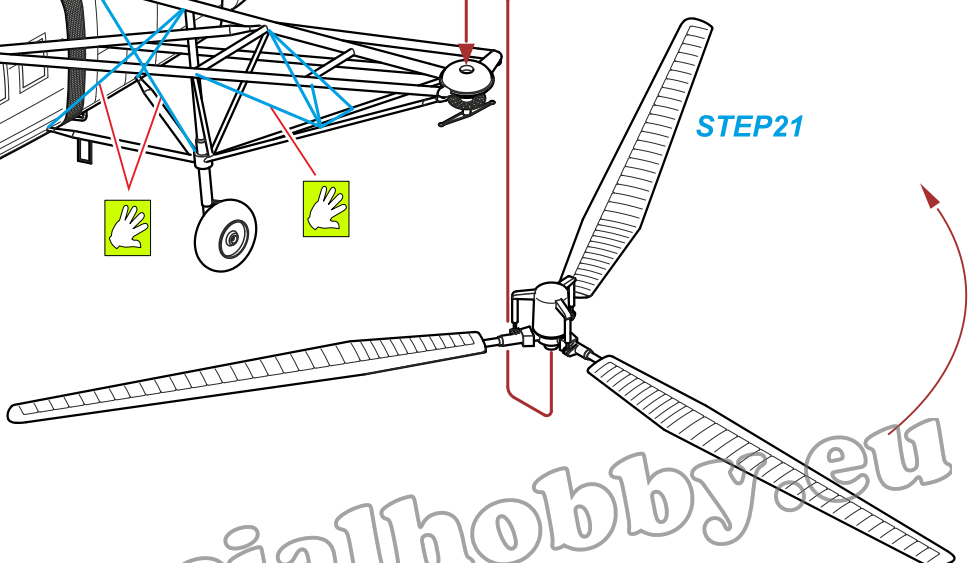


D35

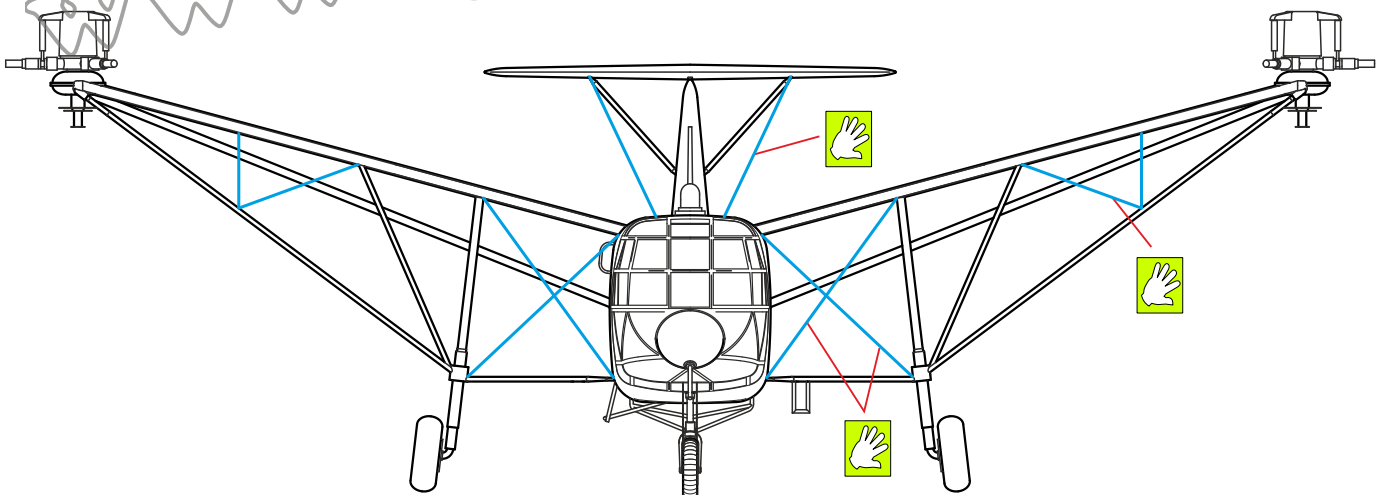
STEP19



STEP21



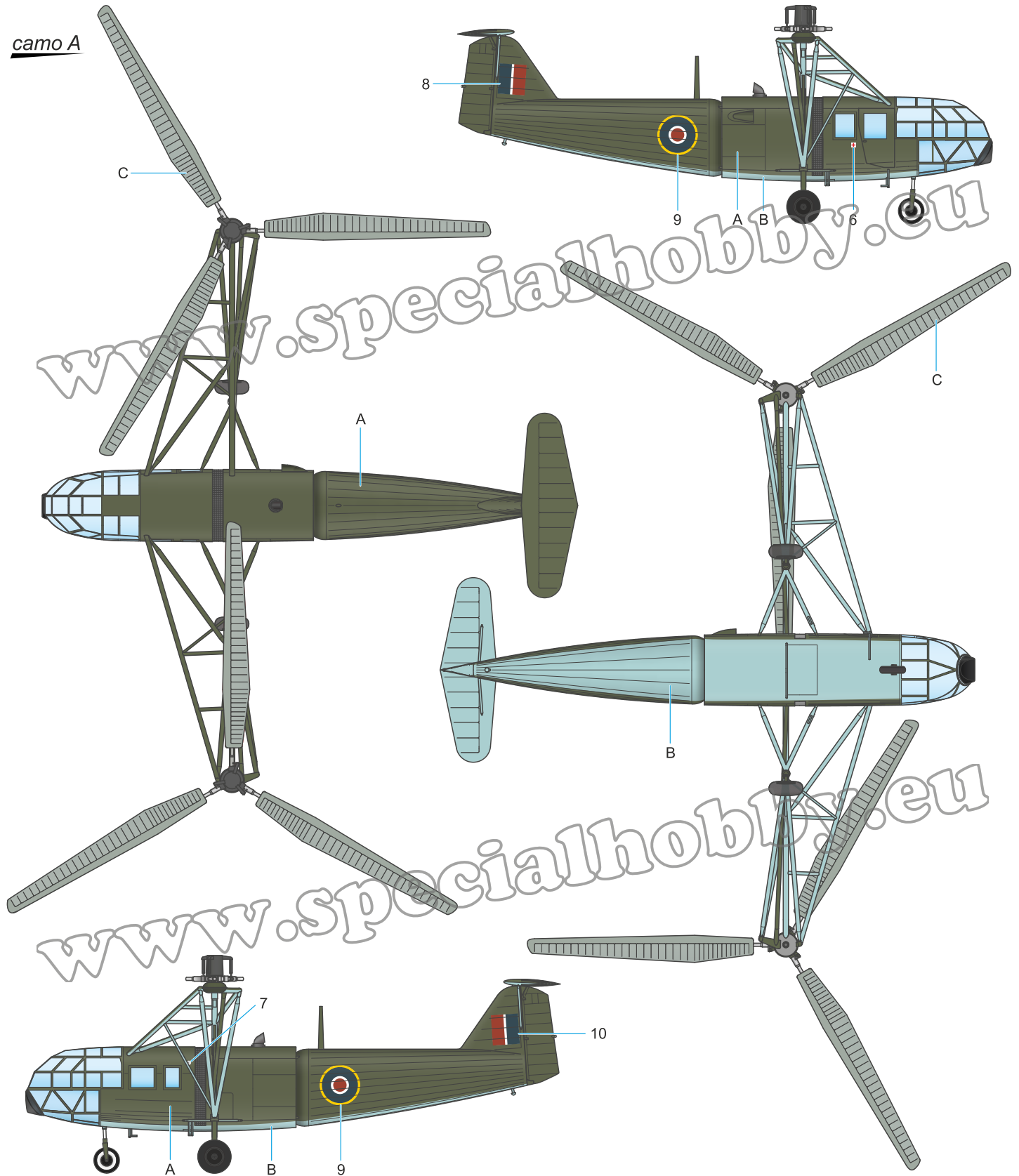
Info view



Focke Achgelis Fa 223V-14, ex DM+SR, RAF, Airborne Forces Experimental Establishment, RAF Beaulieu, September 1945. On 6 September 1945, V-14 with Gerstenhauer and two British observers F/L Morris and Denis on board set off from Cherbourg in France to cross the Channel and it eventually landed at RAF Beaulieu, achieving the very first Channel crossing by a helicopter in the history of aviation. Fa 223V-14 was destroyed in October 1945 during an accident caused by the failure of its driveshaft and was written off. Of all FA 223 helicopters, V-14 had flown the most, accumulating a total of 170 flight hours at the time of its flight to the UK.

Focke Achgelis Fa 223V-14, ex DM+SR, RAF, Airborne Forces Expedimental Establishment, základna Beaulieu, září 1945. Stroj V-14 6. září 1945 přeletěl cestou do Velké Británie, pilotován německým pilotem Gerstenhauerem a osádkou tvořenou Brity F/L Morrisem a Denisem, jako první vrtulník v historii, kanál La Manche. V říjnu 1945 havaroval a byl zrušen. Ze všech vrtulníků FA 223 stroj V-14 létal nejvíce, v době přeletu do Velké Británie měl nalétáno 170 letových hodin.

camo A



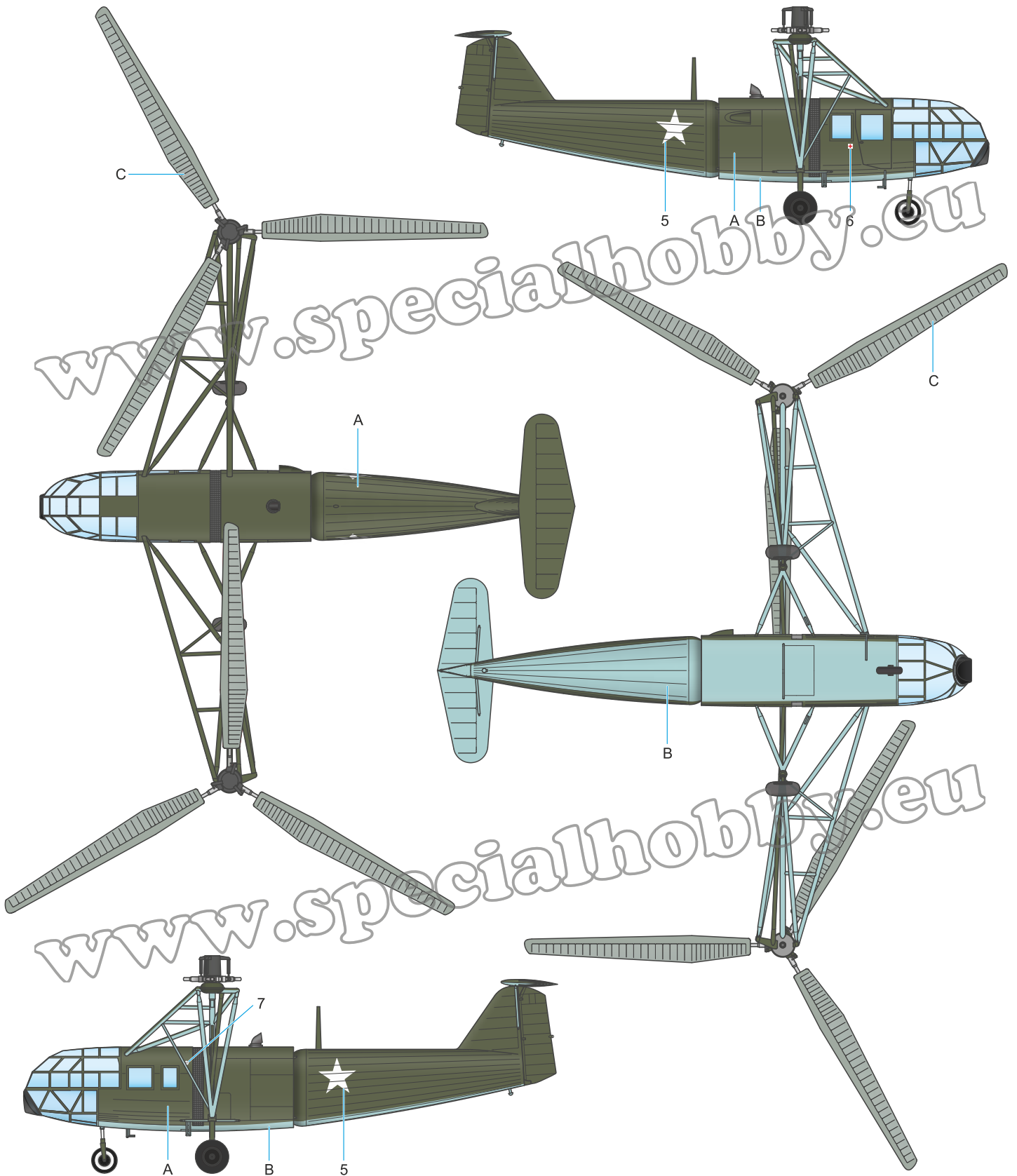
- |  |   |   |
|--|---|---|
| <p><b>A</b> Dark Green<br/>Dunkelgrün<br/>Tmavě zelená<br/>H64/C17/RLM71</p> | <p><b>B</b> Light Blue<br/>Hellblau<br/>Světle modrá<br/>H67/C115/RLM65</p> | <p><b>C</b> Gray<br/>Šedá<br/>H70/C60/RLM02</p> |
|--|---|---|



Focke Achgelis Fa 223V-14, ex DM+SR, USAAF, as it was test flown at Stuttgart-Nellingen airfield in June 1945, with its national insignia sprayed over.

Focke Achgelis Fa 223V-14, ex DM+SR, USAAF, s přestříkanými znaky byl testován v červnu 1945 na letišti Stuttgart-Nellingen.

camo B



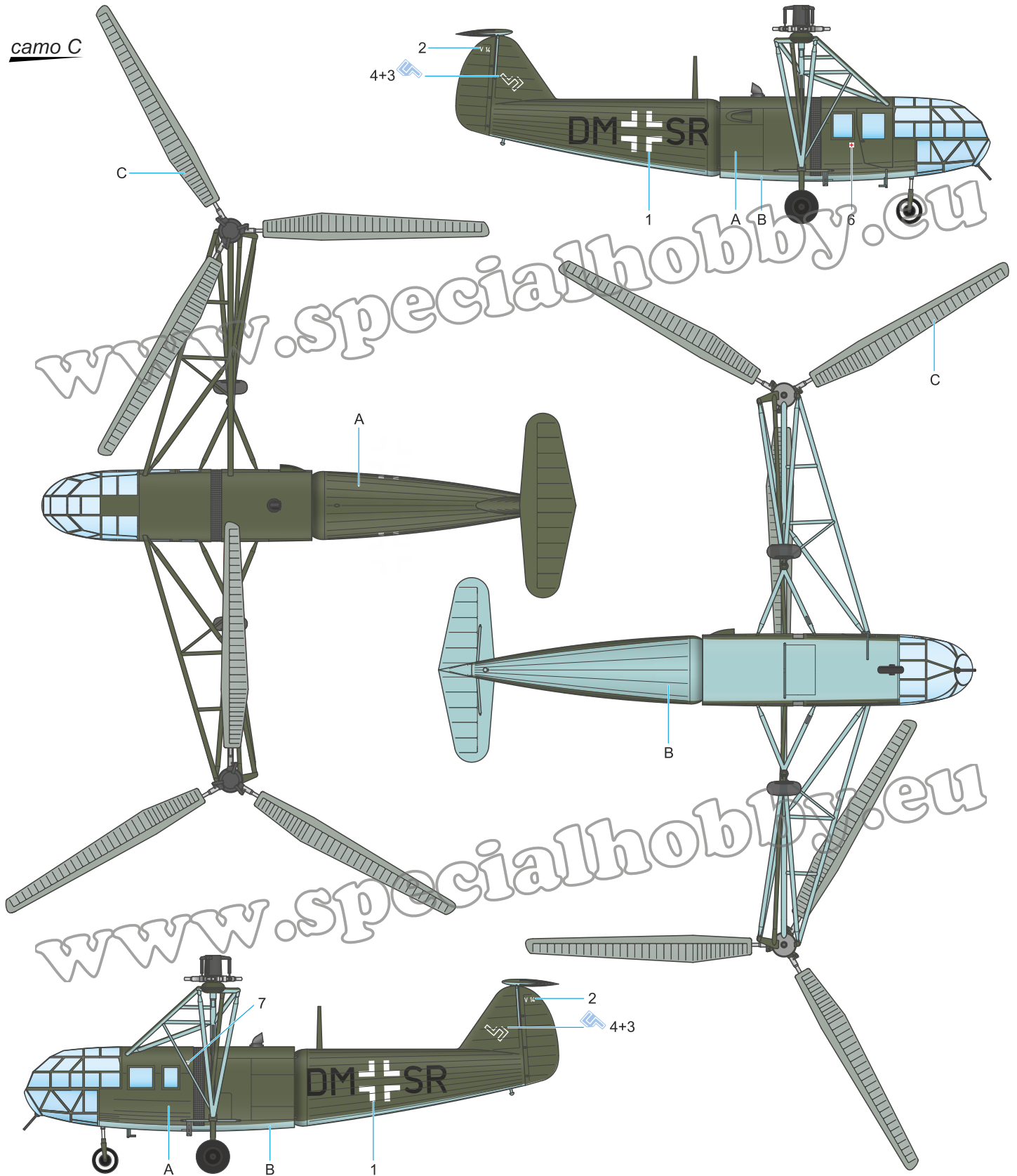
- |  |   |   |
|--|---|---|
| <p><b>A</b> Dark Green<br/>Dunkelgrün<br/>Tmavě zelená<br/>H64/C17/RLM71</p> | <p><b>B</b> Light Blue<br/>Hellblau<br/>Světle modrá<br/>H67/C115/RLM65</p> | <p><b>C</b> Gray<br/>Šedá<br/>H70/C60/RLM02</p> |
|--|---|---|



Focke Achgelis FA 223V-14, DM+SR, Luftwaffe, Dornstadt, mountain terrain deployment operational tests, September to October 1944. Besides the tests in the Alps, the helicopter participated in many various trial flights and operations, including the recovery of crashed Do 217 and FA 223V-11 machines, the latter of which actually crashed during the attempt to the rescue the Dornier. On the early morning of 9 May 1945, FA223 DM+SR took off from Schwarzach/St. Veit base with Helmut Gerstenhauer and Otto Dumke in the cockpit and along with FA 223V-50 they headed to Aining where both helicopters fell into the hands of US troops.

Focke Achgelis Fa 223V-14, DM+SR, Luftwaffe, Dornstadt, testy operačního nasazení v horském terénu, září–říjen 1944. Kromě testů v Alpách se vrtulník se zúčastnil mnoha testů a akcí, mimo jiné vyproštění havarovaného Do 217 a FA 223V-11, který havaroval při vyprošťování zmíněného Do 217. 9. 5. 1945 časně ráno odletl ze základny Schwarzach/St. Veit do Ainingu s osádkou Gerstenhauer a Dumke, spolu s FA 223V-50, kde oba vrtulníky padly do Amerických rukou.

camo C



- |  |   |   |
|--|---|---|
| <p><b>A</b> Dark Green<br/>Dunkelgrün<br/>Tmavě zelená<br/>H64/C17/RLM71</p> | <p><b>B</b> Light Blue<br/>Hellblau<br/>Světle modrá<br/>H67/C115/RLM65</p> | <p><b>C</b> Gray<br/>Šedá<br/>H70/C60/RLM02</p> |
|--|---|---|

